Deutscher Bundestag **Drucksache 19/4495**

19. Wahlperiode 25.09.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/3970 –

Barrierefreiheit im Schienenverkehr – Bahnsteighöhen

Vorbemerkung der Fragesteller

Barrierefreies Reisen im Eisenbahnverkehr ist dann möglich, wenn der Bahnsteig stufenfrei erreichbar ist, der Einstieg sowie Ausstieg zwischen Bahnsteig und Zug niveaugleich erfolgen kann und zudem die Anforderungen von Menschen mit Sehbehinderung berücksichtigt sind. In der vorliegenden Kleinen Anfrage wird hierzu der stufenlose Zugang zum Zug erfragt. Das Ziel einer zunehmend flächendeckenden Erreichbarkeit des Schienenverkehrs in Deutschland ist in der Praxis mit einer durchgängigen Bahnsteighöhe auf einer Linie und Zügen mit hierzu passgenauen Einstiegshöhen erreichbar.

Historisch bedingt gibt es eine Vielzahl verschiedener Bahnsteighöhen. Dabei sind die Bahnsteighöhen von 55 und 76 Zentimetern die am stärksten verbreiteten Bahnsteighöhen in Deutschland. Trotz der nach Eisenbahnbetriebsordnung vorgesehenen Regelhöhe von 76 Zentimetern Bahnsteighöhe in Deutschland haben sich in der Praxis im Sinne einer schnellen Umsetzung der Barrierefreiheit im Schienenverkehr 55 Zentimeter Bahnsteighöhe als gleichwertiger Standard etabliert. So weisen derzeit in den neuen Bundesländern 999 Bahnsteige eine Höhe von 55 Zentimetern auf, jedoch nur 341 Bahnsteige eine Höhe von 76 Zentimetern. Seit dem letzten Bahnsteighöhenkonzept 2011 wurden ebenfalls zahlreiche Bahnsteige in Deutschland auf 55 Zentimeter über Schienenoberkante aufgehöht. Zugleich empfiehlt der internationale Eisenbahnverband UIC eine Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern, die auch in fast allen Nachbarländern Deutschlands, namentlich in Dänemark, Frankreich, in der Schweiz, in Österreich und in der Tschechischen Republik sowie partiell in Polen, als regulärer Bahnsteighöhenstandard umgesetzt wird.

Seit der Überarbeitung des Bahnsteighöhenkonzepts im Jahr 2017 mit dem Leitziel einer einheitlichen Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern in ganz Deutschland gerät der Prozess hin zu mehr Barrierefreiheit im Schienenverkehr ins Stocken. Aus zahlreichen Bundesländern ist bekannt, dass nunmehr Planungsstillstände und Baustopps bei der Schaffung barrierefreier Bahnhöfe herrschen. Bei durchgängiger Umsetzung einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern wird nach Einschätzung der fragestellenden Fraktion das Ziel einer durchgängigen Barriere-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 21. September 2018 übermittelt und mit Schreiben vom 8. Oktober 2018 ergänzt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

freiheit deutlich verzögert. Aus Sicht der fragestellenden Fraktion kann es zudem nicht im Interesse des Bundes, der Länder und der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sein, bereits im Sinne einer zunehmenden Barrierefreiheit des Schienenverkehrs geleistete Investitionen wenige Jahre nach Umsetzung nunmehr wieder in Frage zu stellen.

1. Welche Bahnhöfe und Haltepunkte in Deutschland wurden seit dem 1. Januar 2011 barrierefrei umgebaut, und welche Bahnsteighöhe wurde hierbei umgesetzt?

Die DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass sich in den Berichtsjahren 2012 bis 2017 die Anzahl der stufenfreien Personenbahnhöfe von 3 870 um knapp 6,9 Prozent auf 4 135 Stationen erhöht hat. Damit sind 77 Prozent der insgesamt 5 365 Stationen stufenfrei.

Zwischen 2011 und 2017 hat die DB Station&Service AG 1 253 Bahnsteige an insgesamt 639 Bahnhöfen/Verkehrshalten neu- oder umgebaut und mit stufenfreiem Bahnsteigzugang ausgestattet. Davon wurden 577 Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm und 611 Bahnsteige mit einer Regelhöhe von 76 oder 96 cm neu- oder umgebaut. (Stand Infrastrukturkataster 30. November 2017).

2. Wie viele Bahnsteige in Deutschland haben eine Bahnsteighöhe von bis zu 38 Zentimetern (bitte Gesamtzahl für Deutschland und aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben)?

3. Wie viele Bahnsteige in Deutschland haben eine Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern (bitte Gesamtzahl für Deutschland und aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben)?

4. Wie viele Bahnsteige in Deutschland haben eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern (bitte Gesamtzahl für Deutschland und aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben)?

5. Wie viele Bahnsteige in Deutschland haben eine Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern (bitte Gesamtzahl für Deutschland und aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben)?

6. Wie viele Bahnsteige in Deutschland haben eine Bahnsteighöhe von mehr als 96 Zentimetern (bitte Gesamtzahl für Deutschland und aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben)?

Die Fragen 2 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/3246 verwiesen.

7. Für welche Bundesländer wurden zwischen 1990 und 2000 für die bundeseigenen Schienenwege Bahnsteighöhenkonzepte vereinbart, die auf einen Umbau von Bahnhöfen oder Haltepunkten von 55 Zentimetern über Schienenoberkante abzielen?

Die DB Station&Service AG hat mitgeteilt, in diesem Zeitraum keine Bahnsteighöhenkonzepte mit den Ländern vereinbart zu haben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Für welche Bundesländer wurden im Jahr 2011 für die bundeseigenen Schienenwege Bahnsteighöhenkonzepte vereinbart, die auf einen Umbau von Bahnhöfen oder Haltepunkten von 55 Zentimetern über Schienenoberkante abzielen?

Die DB Station&Service AG hat mitgeteilt, eine vertragliche Vereinbarung über Bahnsteighöhen (Zielhöhen bei Neu- und Umbauten) bisher ausschließlich mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) abgeschlossen zu haben.

9. Inwiefern unterscheidet sich das Bahnsteighöhenkonzept 2017 vom Bahnsteighöhenkonzept 2011, und wie sind die Unterschiede zu begründen?

10. Aus welchen Gründen ist nach Einschätzung der Bundesregierung bereits sechs Jahre nach der letzten Zielvereinbarung zu den Bahnsteighöhen in Deutschland im Bahnsteighöhenkonzept 2011 eine neue Zielvereinbarung notwendig?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass sie mit dem Bahnsteighöhenkonzept 2011 erstmals eine konzeptionelle, bundesweite Festlegung für die Bahnsteighöhe getroffen hat.

Die DB Station&Service AG hat das Bahnsteighöhenkonzept auf der Grundlage allgemein anwendbarer Regeln weiterentwickelt und seit 2017 mit den Ländern, den Aufgabenträgern im Regionalverkehr und den Behindertenverbänden diskutiert. Dieser Dialog ist noch nicht abgeschlossen.

Die Gründe für eine Fortschreibung sind im Einzelnen:

- Da die Separierbarkeit zwischen 55er Linien und 76er-Linien in den Knoten nicht immer möglich ist, ergeben sich Höhensprünge der Linien in den Knoten. Dadurch wäre ohne Fortschreibung langfristig das Ziel der Barrierefreiheit nicht erreichbar.
- Überregionale Verkehre, die mehrere Aufgabenträger betreffen, führen in einigen Fällen zu Höhensprüngen an den „Grenzen“.
- Abweichungen vom Bahnsteighöhenkonzept 2011 haben zu Höhensprüngen auf bestimmten Linien geführt.

Die Verbindung der Knoten mit Fernverkehr oder anderem überbezirklichen Regionalverkehr führt dazu, dass zur einfachen Erreichung des Ziels einheitlicher Bahnsteighöhen 76er-Bahnsteigkanten an Zwischenstationen vorzusehen sind. Mit der Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen im Hauptnetz strebt die DB Station&Service AG zudem eine Erhöhung der Kapazität in den Knoten und auf stark belasteten Strecken sowie eine Flexibilität bei der Änderung von Betriebskonzepten an.

11. Wie hoch soll nach Einschätzung der Bundesregierung der Anteil von Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante in Deutschland im Zielzustand sein?

DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass im Endausbau ca. 85 Prozent der Bahnsteige der DB Station&Service AG den Regelhöhen von 76 und 96 cm entsprechen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Förderfähigkeit eines barrierefreien Umbaus von Bahnhöhen und Haltepunkten auf eine Bahnsteigzielhöhe von 55, 76 und 96 Zentimetern über Schienenoberkante durch Mittel des Bundes?

Die Förderfähigkeit mit Bundesmitteln ist gegeben, sofern die jeweilige Investition den gesetzlichen und zuwendungsrechtlichen Vorgaben entspricht.

13. Wie viele Bahnsteige mit 55 Zentimetern Bahnsteighöhe sollten nach dem Zielhöhenkonzept 2017 bis 2025, bis 2030 und bis 2040 nachträglich auf eine neue Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante umgebaut werden?

DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass im Zusammenhang mit einer technisch notwendigen Erneuerung der Bahnsteigoberfläche nach durchschnittlich 35 Jahren bei 55 cm hohen Bahnsteigen die Zielhöhe von 76 cm hergestellt wird. Diese Veränderung beginnt bei technischem Bedarf ab ca. 2030 und betrifft ca. 1 500 Bahnsteige.

14. Wie hoch waren die finanziellen Aufwendungen aus der ersten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für den Umbau von Bahnsteigen, und welche Gesamtinvestitionen wurden hieraus jeweils für die Aufhöhung von Bahnsteigen auf 55 Zentimeter, 76 Zentimeter und 96 Zentimeter über Schienenoberkante getätigt (bitte Gesamtinvestitionen auf die jeweilige Bahnsteigzielhöhe aufschlüsseln)?

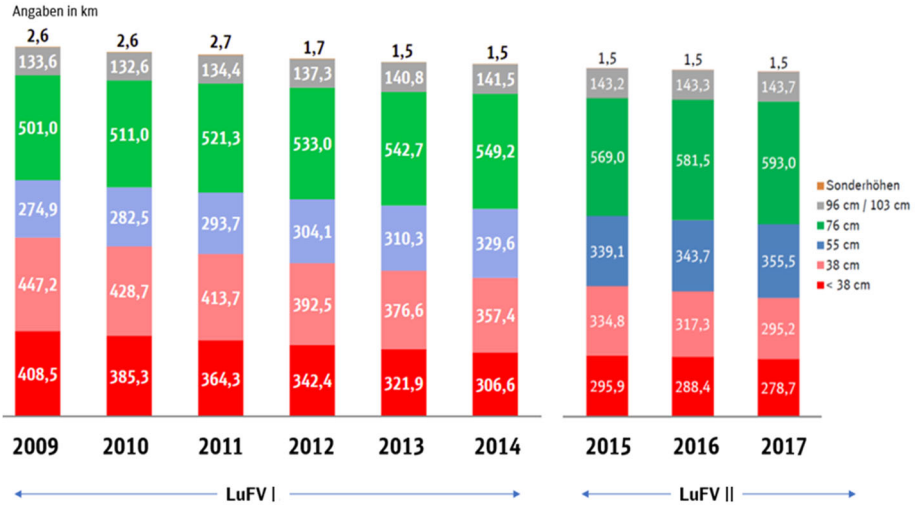
15. Wie hoch waren die finanziellen Aufwendungen aus der zweiten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) für den Umbau von Bahnsteigen, und welche Gesamtinvestitionen wurden hieraus jeweils für die Aufhöhung von Bahnsteigen auf 55 Zentimeter, 76 Zentimeter und 96 Zentimeter über Schienenoberkante getätigt (bitte Gesamtinvestitionen auf die jeweilige Bahnsteigzielhöhe aufschlüsseln)?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass sie im Investitionsbereich „Bahnsteige“ von 2009 bis 2014 (Laufzeit LuFV I) insgesamt 786 Mio. Euro (im Durchschnitt 131 Mio. Euro p. a.) und in den ersten drei Jahren der LuFV II (2015 bis 2017) 446 Mio. Euro (im Durchschnitt 149 Mio. Euro p. a.) investiert hat.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Mit dem Einsatz dieser Mittel entwickelten sich die Bahnsteiglängen wie folgt:



16. Wie hoch waren bisher die finanziellen Aufwendungen aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) Barrierefreiheit für den Umbau von Bahnsteigen, und welche Gesamtinvestitionen wurden hieraus jeweils für die Aufhöhung von Bahnsteigen auf 55 Zentimeter, 76 Zentimeter und 96 Zentimeter über Schienenoberkante getätigt (bitte Gesamtinvestitionen auf die jeweilige Bahnsteigzielhöhe aufschlüsseln)?

DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass bisher im ZIP-Teilprogramm Barrierefreiheit 18 Mio. Euro veranschlagt sind, die im Zusammenhang der baulichen Modernisierung von Bahnsteigen (IST-Baukosten) stehen. Davon entfallen rd. 6 Mio. Euro auf Bahnsteige mit einer Zielhöhe von 55 cm und rd. 12 Mio. Euro auf Bahnsteige mit einer Zielhöhe von 76 cm.

17. Wie viele Jahre würde bei Fortschreibung der bisherigen Finanzausstattung der Umbau sämtlicher Bahnsteige von bis zu 38 Zentimetern Bahnsteighöhe in Deutschland auf eine neue Bahnsteigzielhöhe in Anspruch nehmen?

18. Wie viele Jahre würde bei Fortschreibung der bisherigen Finanzausstattung der Umbau aller nach dem bisher geltenden Bahnsteighöhenkonzept noch umzubauenden Bahnsteige in Deutschland auf eine neue Bahnsteigzielhöhe in Anspruch nehmen?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass es bei gleichbleibender Investitionstätigkeit in die Bahnsteigerneuerung bei technischem Bedarf ca. 35 bis 40 Jahre dauern wird.

19. Soll der etwaige Umbau von Bahnsteigen von 55 Zentimetern Bahnsteighöhe in gewachsenen regionalen 55-Zentimeter-Netzen im Schienenverkehr auf 76 Zentimeter Bahnsteighöhe innerhalb des Regelablaufs oder mittels eines gesonderten Finanzierungskonzepts für die Aufhöhung erfolgen?

Die Verhandlungen über das Bahnsteighöhenkonzept dauern noch an. Ein gesondertes Finanzierungskonzept ist derzeit nicht vorgesehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

20. Wie beurteilt die Bundesregierung im Sinne der Praktikabilität und schnellen Umsetzbarkeit des Ziels einer durchgängigen Barrierefreiheit im Schienenverkehr den Vorschlag regional abgegrenzter Nahverkehrsnetze mit 55 Zentimetern Bahnsteighöhe und einer Separierung von 55- und 76-Zentimeter-Netzen in den Knotenbahnhöfen?

Ziel der Bundesregierung ist es, die Barrierefreiheit der Schienenverkehrsstationen bundesweit herzustellen. Sofern eine Strecke im Knotenbahnhof separierbar ist, kann gemäß Bahnsteighöhenkonzept 2017 eine Zielhöhe von 55 cm vereinbart werden.

21. Welche Zugbaureihen ermöglichen nach Kenntnis der Bundesregierung einen stufenlosen Ein- und Ausstieg an 55 Zentimeter hohen Bahnsteigen (bitte nach Baureihen des Nahverkehrs und Fernverkehrs aufschlüsseln)?

22. Welche Zugbaureihen ermöglichen nach Kenntnis der Bundesregierung einen stufenlosen Ein- und Ausstieg an 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen (bitte nach Baureihen des Nahverkehrs und Fernverkehrs aufschlüsseln)?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG hat mitgeteilt, dass die DB AG den Zugang zu allen Triebzügen und Reisezugwagen mit Hilfe von mobilen Hubliften (an den Bahnhöfen) und fahrzeugseitigen Hubliften (BR 407/412) bzw. Rampen (IC2) an den gängigen Bahnsteighöhen 0,55 m und 0,76 m barrierefrei ermöglichen kann.

Alle Bahnhöfe mit mobilen Hubliften sind zu finden unter: www.bahnhof.de/bahnhof-de/service/barrierefreiheit-519190.

Die DB Station&Service AG wird die Antwort der DB Regio AG für den Schienenpersonennahverkehr nachliefern.

23. Welche Zugbaureihen ermöglichen nach Kenntnis der Bundesregierung einen stufenlosen Ein- und Ausstieg an 96 Zentimeter hohen Bahnsteigen (bitte nach Baureihen des Nahverkehrs und Fernverkehrs aufschlüsseln)?

Die Bahnsteighöhe von 96 cm betrifft die Bahnsteige für den Verkehr mit Stadtschnellbahnen. Die DB AG hat mitgeteilt, dass die Flotte der DB Fernverkehr AG keine pauschale Zulassung für eine Bahnsteighöhe von 96 cm besitzt.

Die DB Station&Service AG wird die Antwort der DB Regio AG für den Schienenpersonennahverkehr nachliefern.

Die Antwort zu den Fragen 21 bis 23 wurden mit Schreiben vom 8. Oktober 2018 wie folgt ergänzt.

Es wird auf die Anlage verwiesen.

24. Können nach Einschätzung der Bundesregierung Züge mit einer Wagenbodenhöhe von 60 Zentimetern sämtliche Bahnsteighöhen zwischen 38 Zentimetern und 76 Zentimetern über Schienenoberkante bedienen?

Wenn nein, warum nicht?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass sich in der Flotte der DB Fernverkehr AG kein Zug mit einer Wagenbodenhöhe von 0,6 m befindet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 21 und 22 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Fahrzeuge mit einer Wagenbodenhöhe von 60 cm können Bahnsteige von 38 cm oder 76 cm Höhe über Schienenoberkante bedienen. Die Überbrückung der Höhenunterschiede für mobilitätseingeschränkte Kunden muss im Bedarfsfall mittels Rampen (mobile oder im Fahrzeug installierte) bewerkstelligt werden.

25. Inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung beim barrierefreien Umbau von Bahnhöfen und Haltepunkten im Schienenpersonenfernverkehr, dass die Baureihe „Intercity 2“ für die Ausweitung von Schienenpersonenfernverkehrsangeboten in Deutschland nur eine Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern barrierefrei bedienen kann?

DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass der IC2 über Steuerwagen verfügt, die barrierefrei sowohl 38 cm- als auch 55 cm- und 76 cm-Bahnsteige bedienen können. Für den Zu-/Ausstieg an Bahnsteigen in Höhe von 38 und 76 cm ist die Benutzung von Rampen als Hilfsmittel vorgesehen. Alle anderen Wagen des IC2 verfügen über einen Hocheinstieg mit je zwei Stufen am Bahnsteig mit 76 cm und drei Stufen an dem mit 55 cm.

26. Inwiefern wird der einstimmig gefassten Aufforderung der Verkehrsministerkonferenz der Länder vom 9. und 10. November 2018 Rechnung getragen, damit das Bahnsteighöhenkonzept „länderspezifisch die bisher gemeinsam getätigten Investitionen in die Stationsausbauten, bestehende Bahnsteighöhenkonzepte der Länder, die Laufzeiten von Verkehrsverträgen und den Lebenszyklus der eingesetzten Fahrzeuge“ berücksichtigt?

DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass die Berücksichtigung der von den Ländern getätigten Investitionen sich widerspiegelt in zwischenzeitlich 6 Ausnahmeregeln, um Bahnsteige mit der Zielhöhe 55 cm zu ermöglichen und gleichzeitig sicherzustellen, dass es weiterhin einheitliche Bahnsteighöhen auf den betroffenen Linien gibt. Das barrierefreie Reisen ist im Zielzustand für alle Reisenden durchgängig möglich.

27. Wurde bereits der einstimmig gefassten Aufforderung der Verkehrsministerkonferenz der Länder vom 9. und 10. November 2018 Rechnung getragen, „ein Gespräch der Verkehrsministerkonferenz mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der DB zu der Thematik“ abzuhalten, und wann fand dieses Gespräch statt?

Wenn nein, warum nicht?

Am 12. Januar 2018 fand in Berlin eine Sitzung statt, an der auf Einladung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die Verkehrsabteilungsleiter der Länder und die DB Station&Service AG auf Vorstandsebene teilnahmen.

28. Wann ist die Plausibilitätsprüfung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hinsichtlich der Verhandlungsergebnisse aus der Sitzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und der DB Station&Service vom 1. Juni 2018 abgeschlossen?

Die Prüfung ist abgeschlossen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

29. Welche Ergebnisse resultieren aus der Plausibilitätsprüfung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hinsichtlich der Verhandlungsergebnisse aus der Sitzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und der DB Station&Service vom 1. Juni 2018?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verfolgt als Zuwendungsgeber das Ziel, bundesweit die Barrierefreiheit des Systems Eisenbahn zu ermöglichen und herzustellen. Das Bahnsteighöhenkonzept ist dabei ein wesentliches Element. Die Ergebnisse der Plausibilitätsprüfung ordnen sich dieser Zielstellung unter. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um folgende Justierungen des Bahnsteighöhenkonzepts:

- Es wurde bestätigt, dass es mit Blick auf die Barrierefreiheit bei der Umsetzung des Bahnsteighöhenkonzeptes zu keiner Verschlechterung der Einstiegssituation kommen darf.
- Tragende Bestandteile des Konzepts sind nunmehr auch Kombifahrzeuge, die in der Lage sein sollen, Bahnsteige mit den Höhen 55 cm und 76 cm anzufahren sowie
- Kombibahnsteige, die Fahrzeugen mit unterschiedlichen Einstiegshöhen das Anfahren ermöglichen.
- Die Migrationsphase für das Konzept verlängert sich, um den getätigten Investitionen in Bahnsteige und Fahrzeuge noch besser Rechnung tragen zu können.
- Die finanziellen Implikationen von Zwischenstufen sind weiterhin zu prüfen.

30. Wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung der Konsultationsprozess zum Bahnsteighöhenkonzept 2017 abgeschlossen werden?

Das regelbasierte Bahnsteighöhenkonzept als Grundlage für Migrationskonzepte zum barrierefreien Reisen soll nach Einschätzung der DB Station&Service AG Ende des Jahres 2018 fertiggestellt sein. In einzelnen Regionen hat die DB Station&Service AG bereits mit der Entwicklung streckenspezifischer Konzepte zur Verbesserung des barrierefreien Reisens begonnen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Anlage

Übersicht niveaugleicher Einstieg zw. Fahrzeug und Bahnsteigkante

Gattungstyp	**Baureihen/Bauart**	**960**	**760**	**550**	**380**	**Stufe**
Esto „n-Wagen“	R4xx					x
Esto „y-Wagen“	R4xx					x
Esto „x-Wagen“	R75x	x				
Esto „im-Wagen“	R5xx					x
Esto „Married-Pair“	R0xx		x			
Esto „Dosto mod.“	R7xx			x		
Dosto „1992/94“	R7xx*			x		x
Dosto „1997“	R7xx*			x		x
Dosto „2003“	R7xx*			x		x
Dosto „2010“	R7xx*		x	x		
D-Triebzug	D611					x
D-Triebzug	D612					x
D-Triebzug	D620*		x	x		
D-Triebzug	D622*		x	x		
D-Triebzug	D623			x		
D-Triebzug	D628					x
D-Triebzug	D629					x
D-Triebzug	D632		x			
D-Triebzug	D640			x		
D-Triebzug	D641			x		
D-Triebzug	D642			x		
D-Triebzug	D643*		x	x		
D-Triebzug	D644		x			
D-Triebzug	D646*		x	x		
D-Triebzug	D648*		x	x		
D-Triebzug	D650			x		
E-Triebzug	T420	x				
E-Triebzug	T422	x				
E-Triebzug	T423	x				
E-Triebzug	T424		x			
E-Triebzug	T425*		x	x		
E-Triebzug	T426			x		
E-Triebzug	T1428		x			
E-Triebzug	T429*		x	x		
E-Triebzug	T1429		x			

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Gattungstyp	**Baureihen/Bauart**	**960**	**760**	**550**	**380**	**Stufe**
E-Triebzug	T430	x				
E-Triebzug	T440*		x	x		
E-Triebzug	T1440		x			
E-Triebzug	T442*		x	x		
E-Triebzug	T445			x		
E-Triebzug	T446		x			
E-Triebzug	T472	x				
E-Triebzug	T474	x				
E-Triebzug	T479	x				
E-Triebzug	T480	x				
E-Triebzug	T481	x				
E-Triebzug	T483	x				
E-Triebzug	T484	x				
E-Triebzug	T485	x				
E-Triebzug	T490	x				
	Anzahl	14	18	21	0	10

*Baureihen/Bauarten mit untersch. Einstiegshöhen

Quelle: aktiver Bestand im Regelbetrieb

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333